

# Ταξιδέψαμε με τρένο Αθήνα-Θεσσαλονίκη και μας άρεσε, δείτε γιατί

Έχουμε γράψει κατ'επανάληψη πόσο σημαντική είναι η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Το ίδιο σημαντική είναι και η βελτίωση των συνθηκών. Το δρομολόγιο των 4 ωρών μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης που πρόσφατα εγκαινίασε η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ**, αποτέλεσε άλλωστε αντικείμενο εκατοντάδων άρθρων. Για να δοκιμάσουμε την «νέα εποχή» με το ηλεκτροκίνητο δίκτυο, αποφασίσαμε το φετινό ταξίδι για τη ΔΕΘ, να γίνει με το τρένο.

Στις 6 ώρα το πρωί, ευρισκόμενος στον Κεντρικό Σταθμό της Αθήνας (επιτρέψτε μου να αποφύγω το ξεπερασμένο «Σταθμός Λαρίσης»), είδα με έκπληξη γεμάτες αποβάθρες. Απέφυγα (όπως δυστυχώς και σχεδόν όλοι οι επιβάτες) να μείνω στο κτίριο του σταθμού που είναι σε απαράδεκτη κατάσταση και εδώ βέβαια είναι ένα παράδοξο. Γεμάτες αποβάθρες και άδειος σταθμός...

Ο κόσμος περίμενε στη μία αποβάθρα συρμό του Προαστιακού και εμείς στην απέναντι αποβάθρα το τρένο για Θεσσαλονίκη. Δέκα λεπτά αργότερα, ο συρμός ήρθε, ο κόσμος άρχισε να μπαίνει και να βρίσκει τη θέση του. Ανακαινισμένος εξωτερικά, μαζεμένος και καθαρός εσωτερικά, σου κάνει καλή εντύπωση. Δεν είναι ότι καλύτερο έχει να παρουσιάσει η σιδηροδρομική βιομηχανία, αλλά ήταν αξιοπρεπής.

## ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Σχεδόν γεμάτο, το τρένο ξεκίνησε χωρίς κάποια καθυστέρηση περίπου στις 6.25. Ο έλεγχος εισιτηρίων άμεσος, επιτέλους με μηχανήματα που σκάναραν τα εισιτήρια. Οι υπάλληλοι ευγενικοί, τον ολοκλήρωσαν γρήγορα. Μέχρι πρόσφατα είχαμε εκείνα τα μεταλλικά εξαρτήματα που για επικύρωση έκαναν μικρές στρογγυλές τρύπες στο εισιτήριο.

Τα πρώτα χιλιόμετρα έφυγαν γρήγορα. Μετά το σταθμό ΣΚΑ, άρχισε η «κακοκαιρία». Το κούνημα του τρένου, οι πολλές στροφές, η χαμηλή ταχύτητα, όλα μαρτυρούσαν ότι υπάρχει πρόβλημα στην υποδομή. Αυτό κράτησε μέχρι την Οινόη, μετά το τρένο άρχισε να αναπτύσσει μεγάλη ταχύτητα.

Γρήγορα, πολύ γρήγορα περάσαμε από θήβα, Λιβαδειά, την μεγάλη σήραγγα Καλλιδρόμου (που με 9χλμ είναι η μεγαλύτερη στα Βαλκάνια) και σε 1 ώρα και 45 λεπτά φτάσαμε στο Λιανοκλάδι, στην περιοχή της Λαμίας. Ήταν η μία από τις 2 στάσεις που πραγματοποίησε το «γρήγορο» πρωινό δρομολόγιο. Η διαφορά με μόλις πριν 5 μήνες όταν χρειάστηκαν περίπου 3 ώρες για την ίδια διαδρομή ήταν αισθητή.

Το τρένο ξεκίνησε και ανέπτυξε και πάλι μεγάλη ταχύτητα, πέρασε την δεύτερη μεγάλη σήραγγα του Όρου Όθρυος (περίπου 6,5χλμ) και σε περίπου 2 ώρες και 50 λεπτά φτάσαμε στη Λάρισα. Για να δώσουμε ένα μέτρο σύγκρισης, όταν είχα ταξιδέψει πέρυσι περίπου την ίδια εποχή, η διαδρομή είχε διαρκέσει 4 ώρες.

Αλλά και στο τρένο καταλάβαινες ότι κάτι έχει αλλάξει. Υπάλληλοι καθαριότητας περνούσαν [τακτικά](#), προσωπικό κίνησης έλεγχε τον κλιματισμό, προσέφεραν μάλιστα χυμό (στην Α` θέση), υπήρχε ένα περιοδικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (το Train Stories), η τουαλέτα σε μία αξιοπρεπή κατάσταση. Εκεί θυμήθηκα, [στην πρόσφατη συνέντευξη που μου παραχώρησε ο Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππος Τσαλίδης](#), αυτό που μου είπε για τη συμβολή των επιβατών στην καθαριότητα του τρένου. «Βλέπεις πως οι επιβάτες σέβονται το Μετρό και αυτό μένει καθαρό, το ίδιο πρέπει να συμβεί και με το τρένο. Αν ο καθένας πετάει αντικείμενα ή συσκευασίες θα χρειαζόμαστε και ένα υπάλληλο καθαριότητας ανά επιβάτη, πρέπει και οι ίδιοι οι επιβάτες να σεβαστούν το μέσο που χρησιμοποιούν».

Το τρένο ξεκίνησε από Λάρισα με μικρή καθυστέρηση 5 λεπτών την οποία την κέρδισε στο υπόλοιπο της διαδρομής. Περάσαμε τα Τέμπη, την Κατερίνη και φτάσαμε στο σταθμό της Θεσσαλονίκης ακριβώς στις 10.35. Συνολικά το δρομολόγιο διήρκησε 4 ώρες και

10 λεπτά. Όσα ακριβώς έγραφε στην ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

## **ΟΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ**

Δεν μπορώ να κρύψω την ικανοποίηση μου για το επίπεδο που βρήκα αυτή τη φορά ταξιδεύοντας με το τρένο. Θυμάμαι μόλις πριν 2 χρόνια όταν έκανα την ίδια διαδρομή και χρειάστηκαν τότε σχεδόν 7 ώρες για να φτάσουμε. Από τότε είναι σαν να έχει αλλάξει ένας ολόκληρος αιώνας στο πως διαχειρίζεται το δρομολόγιο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Βεβαίως η ολοκλήρωση της γραμμής και της ηλεκτροκίνησης είναι ο βασικός παράγοντας αυτής της αλλαγής.

Για να μην εξιδανικεύουμε την κατάσταση δεν είναι ότι ξαφνικά όλα έγιναν τέλεια. Όχι βέβαια. Αλλά είναι σαφές ότι έχουν υπάρξει δύο σημαντικές διαφορές. Η μία είναι η ολοκλήρωση έργων που εμπόδιζαν να γίνει το δρομολόγιο με κανονικές συνθήκες (μόλις μέχρι πριν λίγους μήνες είχαμε αλλαγή μηχανής σε 2 σημεία). Το δεύτερο είναι ξεκάθαρα πως ο επιβάτης μπαίνει στο επίκεντρο της διαδρομής.

Ο σεβασμός και η τήρηση των χρόνων, σχεδόν με ευλάβεια, η προσπάθεια αναβάθμισης του προσώπου της εταιρείας και η παροχή καλύτερων υπηρεσιών, βοηθά στο να αλλάξει η αντίληψη του κόσμου για το σιδηρόδρομο. Ξέρετε, λέγοντας σε γνωστούς και φίλους ότι θα χρησιμοποιήσω το τρένο, όλοι, με ρώτησαν δύο πράγματα: α)είναι ασφαλές; και β)θα φτάσει στο χρόνο που λέει ή κάνει ατελείωτες ώρες;

Στην πρώτη ερώτηση μπορώ να απαντήσω ότι είναι τόσο ασφαλές όσο και τα άλλα μέσα μεταφοράς. Στο δεύτερο βάσει της δικής μου εμπειρίας έχω να απαντήσω πως, το δρομολόγιο ήταν ακριβές. Επιπρόσθετα το τρένο έχει συγκριτικά (κατά την άποψη μου) πλεονεκτήματα. Μπορείς άνετα να δουλέψεις, να περπατήσεις, να πας στο κυλικείο για να αγοράσεις κάτι, να χρησιμοποιήσεις την τουαλέτα χωρίς να περιμένεις κάποια στάση.

## ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

Αν χρειάζονται βελτιώσεις; Ω ναι, πολλές. Χρειάζονται και άλλα τρένα, νέα τρένα, πιο πυκνά δρομολόγια, ακόμα καλύτεροι χρόνοι. Στην εποχή της ταχύτητας και του διαδικτύου, όλα είναι μετρήσιμα. Μεγάλος αρνητικός παράγοντας παραμένει η απουσία wi-fi ή έστω δικτύου. Αυτό σύμφωνα με στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ οφείλεται στις εταιρείες κινητής καθώς υπάρχει οπτική ίνα κατά μήκος του δικτύου. Δεν γίνεται να μην έχεις σήμα για 2 ώρες. Επίσης μιας και σχεδιάζεται η έλευση τρένων και η βελτίωση των υφιστάμενων: Η πρίζα ανά επιβάτη είναι ότι πιο χρήσιμο σήμερα για τον επιβάτη. Όλοι διαθέτουν ένα κινητό, ένα φορητό υπολογιστή, tablet κ.ο.κ.

Η πύκνωση των δρομολογίων επίσης είναι σημαντική. Σήμερα το τρίωρο μεταξύ των δρομολογίων είναι αρκετά μεγάλος χρόνος. Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ μιλούν για αυτή την πύκνωση πως θα συμβεί από το καλοκαίρι του 2020 μιας και θα έχουν έρθει τα τρία πρώτα μετασκευασμένα τρένα από την Ιταλία.

Όσο για τους σταθμούς; Είναι κατώτεροι των περιστάσεων, ως ευγενική έκφραση. Πρέπει άμεσα να αναβαθμιστούν και τουλάχιστον να είναι αξιοπρεπείς. Οι υπεύθυνοι για αυτή την κατάσταση φορείς οφείλουν να κινητοποιηθούν. Δεν γίνεται να αναβαθμίζει συνολικά το μέσο και να έχεις αυτούς τους σταθμούς. Η εποχή του σιδηρόδρομου όμως είναι εδώ. Όχι για να «κλέψει» μερίδιο από την πίτα των μεταφορών, αλλά για να τη μεγαλώσει και να ξαναμπεί στο χάρτη.

Καλή Εβδομάδα σε όλους

9.9.2019